2019年10月28日 星期一 经济日报

建设生态航道、重现岸线风光、探索多式联运、整治船舶污染——

长江“黄金水道”澎湃绿色动能

经济日报·中国经济网记者 郑明桥 柳 洁

聚焦长江经济带

生态优先，绿色发展。长江航务管理部门通过绿色航道、绿色港口、绿色船舶、绿色运输组织方式“四大抓手”，积极推进绿色长江航运体系建设，为长江经济带高质量发展赋能。

航道建设做生态加法，岸线整治做减法，打造人水和谐的“生态航道”。同时，长江沿线各省市依托长江黄金水道，多种运输方式之间的衔接更顺畅。

在武汉新港阳逻港区附近的长江水域百舸争流，南岸江滩湿地绿意盎然。 陈 勇摄

在湖北省荆州市长江腊林洲水域，岸边特制的“H”形水泥砖犬牙交错，碎石覆盖下的绿草葱葱郁郁。“现在大家茶余饭后都喜欢去江边散散步，看看江景，惬意得很。”家住腊林洲水域附近的居民王晓梅告诉记者，“曾经脏、乱，遍布码头、化工厂和小作坊的长江岸线，已变身生态亲水乐园”。

建设生态航道、重现岸线风光、探索多式联运、整治船舶污染……在新发展理念指引下，一年多来长江航务管理部门通过绿色航道、绿色港口、绿色船舶、绿色运输组织方式“四大抓手”，积极推进绿色长江航运体系建设，为长江经济带高质量发展赋能。

“生态航道”人水和谐

近日，在长江鄂州戴家洲江段，长江“645”航道整治工程正在铺设沉D形联锁软体排。它串联起几十块圆状混凝土块，通过工程牵引机沉入江底，就像给河床盖上一层“被子”。

“给江底沙洲盖上‘被子’，一方面可以保护长江生态环境，另一方面可控制引导江水冲刷长江主航道下的淤泥，拓宽加深主航道。”该标段项目经理李赟告诉记者，该项工程生态投资高达4.55亿元，占工程总投资的12.17%，广泛应用了近20种兼具整治与生态功能的新结构、新材料，打造人水和谐的“生态航道”。

记者看到，把水“挤”进航道的同时，长江两岸的生态固滩工程也在实施中，以确保两岸湿地的恢复。“我们的岸上工程采取生态化钢丝网格、生态护坡砖等护岸结构，滩上工程则用生态固滩技术，重建了滩上植被，实现陆上植被和河岸景观较快恢复。”说起护坡采用的新型工艺，长江航道整治中心工程管理处二处副处长林红国十分自豪。

在水下，施工人员正探索建设“生态涵养实验区”，把呆板的水泥框架设计成“人工鱼礁”，这样既可以满足航道整治要求，又可以为水生生物和两栖动物提供安全的生存空间，为鱼类产卵繁殖提供良好的生态环境。目前，“生态涵养实验区”在国家内河航道整治工程中尚属首次。

放眼长江，无论是12.5米深水航道工程，还是长江口航道工程，都紧抓环境保护和生态补偿修复不放松，“推进航道生态化，我们已从过去的航道建设重整治，转变为治理、守护、修复并举，将生态环保理念贯穿航道的规划、设计、施工、养护全过程。未来，我们还将继续创新施工工艺、施工技术，为建设‘交通强国’和长江航运高质量发展提供有力支撑”。交通运输部长江航务管理局局长唐冠军表示。

在航道建设做生态加法的同时，岸线整治做减法。长江干线2808公里的通航里程中，湖北占1061公里。由于历史原因，过去长江岸线码头众多，仅湖北就有大大小小码头2056个。在推进沿江岸线综合整治中，共拆除、关停和取缔散小码头1211个，占全省码头总量的59%。复绿、修复岸线806万平方米。

江苏南京市大刀阔斧整治码头岸线，“滨江不见江，亲水不近水”已成为过去。

自2002年起，南京启动对滨江区域动迁拆违，农户重新安置，工厂实现搬迁。经过10多年的整治建设，昔日的港口陆续搬迁至龙潭新生圩，主城沿江建成长达58公里的慢行绿道，整条风光带贯通河西新城、江心洲、鼓楼、下关直至浦口，每一段都别具一格。

江边绿道慢跑、水上栈道观鱼、闲看落日余晖……从重庆沿长江而下，两岸新的绿色画卷正徐徐铺开。

“生态+互联网”守护航道

长江是货运量位居全球内河第一的黄金水道，承担了沿江地区83%的煤炭、85%铁矿石和85%的外贸货物运输。同时，长江大保护对长江航运中产生的污染防治提出了更高要求。

今年5月份，长江上最大的水上绿色综合服务区——长江汇兴隆洲水上绿色综合服务区正式投入运营。该服务区用“生态+互联网”在国内率先试点生活垃圾免费接收服务。

登上水上绿色综合服务区的趸船，只见工作人员正在将不同生活垃圾转运至垃圾收集船，送到岸上统一处理。长江汇环保总监王康明告诉记者，该环保接收趸船最多可一次接收油污水800立方米、生活污水400立方米、船舶垃圾60立方米。“我们购置的厨余垃圾处理机可以将50公斤的各类湿垃圾处理为肥料，具备变废为宝的能力。”据悉，已有近5000艘船舶在此免费移交生活垃圾和生活污水。

湖北武汉市要求所有船只必须配备垃圾、生活污水和油污水处理装置才允许下水。据介绍，武汉市在港口布置了2000多个垃圾回收装置，专门用于接收船舶垃圾上岸，实现船舶污染物和港口污染物接收处置垃圾全覆盖。

记者在湖北宜昌市三峡通航综合服务区发现，一艘艘货轮接上了岸上的电源。“以往我们在待闸时，船舶使用柴油发电维持运转，会造成很多污染。现在，综合服务区推行绿色能源服务，采用船电宝、岸电桩、T形箱等方式，为待闸船舶供电，基本没污染了。”待闸的“翔渝908”船船长李永胜说。

数据显示，宜昌市三峡通航综合服务区每年可为三峡坝上待闸船舶供应电能680万千瓦时，可减少二氧化碳排放约8883吨，一氧化碳排放约5.09吨，二氧化硫排放约13.43吨，氮氧化物排放约8.59吨。

沿江而上，记者欣喜地发现，使用清洁新能源的船只越来越多了。近年来，新建及改建LNG动力船195艘，内河纯电动力公务船、客船将陆续投入使用和运营。高污染高耗能船只淘汰的步伐正在加快。目前，长江水系累计拆解、改造老旧运输船舶5万多艘，接近长江水系内河运输船舶总数的一半。长江干线货船吨位增长了近2倍，长江干线船舶的单位能耗则下降了20%。

“串珠成链”完善多式联运

船舶自动识别系统（AIS）、无人机辅助监督、违章智能检测、江中的“隐形环岛”“水上电子警察”远程监控指挥……9月18日，记者在长江镇江段看到，昔日长江水急船多的“老虎口”六圩河口，在科技的助力下，这个长江“水上交通第一岗”2018年全年共保障1.85亿吨船载货物安全出港。

长江南京以下12.5米深水航道建设河段位于“一带一路”交汇处，以长江通航里程七分之一的长度承担了长江全线70%货运量。据介绍，深水航道建设以后，长江水深从过去的7米至10米增加到12.5米，可以容纳更多大型船舶通航。截至2018年底，该航道共节约水运物流成本约15.5亿元，节约714万吨标准煤，减少二氧化碳排放2142万吨。

在长江中游，长江“645”航道整治工程也正加快推进。届时，武汉至安庆段航道水深将提升到6米，武汉至宜昌段航道水深将提升到4.5米。

据测算，航道水深每提高0.1米，2000吨级的货船就可多装载170吨左右货物。“长江中游航道寸水寸金。”唐冠军说，到2022年，将有效解决长江干线航道“两头深、中间浅”问题，形成一条串起湘、鄂、赣、皖四省的“水上快速路”。

随着长江黄金水道的“梗阻”逐步被打通，位于武汉阳逻港的国家集装箱铁水联运示范工程也将迎来发展黄金机遇期，去年陆续开辟了“上海—武汉—川渝”“上海—武汉—陕西、新疆”两条双向物流大通道，今年又成功开通了“沪—汉—蓉”外贸集装箱铁水联运线路。长江新丝路物流公司现场运营负责人程巧巧给记者算了一笔账，以外贸线路“上海—德国”为例，集装箱铁水联运时间比纯海运节约24天，比公铁、铁公水联运运输成本分别下降6200元/标箱和1000元/标箱。

在重庆市果园港，去年吞吐量增长到近1600万吨，这在5年前才不过350万吨。果园港的公铁水联运网络，已覆盖云南、贵州、四川、陕西、甘肃、新疆等地，长江黄金水道、中欧班列、陆海新通道在这里互联互通。

在上海洋山港，全球规模最大、设备最先进的自动化码头已成效初显。2018年，上海洋山港集装箱吞吐量突破4200万标箱，宁波舟山港成为全球首个吞吐量过10亿吨的港口，进出长江的货物在这两个港口的占比达四分之一以上。

“随着重庆、湖北、江苏等地‘水公、水铁、水水’多式联运体系不断完善，运输链、物流链、产业链‘三链’融合发展格局逐渐形成。”唐冠军说，沿江各市“串珠成链”构建沿江综合立体交通走廊，撑起了长江经济带高质量发展的骨架。

如今，长江干线形成了三大航运中心、22个主要港口和26个水运开放口岸。长江水系14省市拥有内河货运船舶近12万艘，干线货船平均吨位1780吨，居世界先进水平。

数字河南为高质量发展拓展空间

本报记者 杨子佩

在日前举办的“2019数字经济峰会暨河南智能产业生态建设国际交流会”展馆区，来自河南平顶山的河南跃薪智能机械有限公司通过大屏幕展示的5G无人矿山，吸引了与会者的眼球。

据介绍，这种5G无人矿山适合危险作业，与传统的挖矿作业相比，成本可以降低20%，而且更安全、环保。跃薪公司运营总裁兼总工杨辉称，公司自2014年开始研发遥控挖矿，技术成熟后于2016年成立了公司，刚开始只是做电动挖矿。今年3月份，公司与华为开始合作，采用了华为的5G技术。“目前我们是国内第一家采用5G技术的无人矿山。”杨辉称，河南洛阳洛钼集团的矿山之前一直由公司负责开采，看到这项技术优势后，焦煤集团也伸出了橄榄枝。

“数字技术是新一轮科技革命和产业变革的主力军，是高质量发展的重要推动力。”高水准的实操专家和领军人士在峰会上从不同角度阐释了数字经济的发展前景，给与会人员留下了对数字经济未来发展的美好期待。

“推动云计算和大数据人工智能，大力发展数字经济，共享经济、培育新动能是大势所趋”。华为公司副总裁杨瑞凯说，数字经济的快速发展高度依赖数字基础设施，数字基础设施的基础是算力，即速成的服务器，全世界90%的服务器都是基于英特尔X86芯片。“到2023年，我们预计全球将有2万亿美元的产业发展空间，经过慎重考虑，华为集团决定携手众多合作伙伴一起打造基于算力的世界第二品牌，即鲲鹏产业，给世界人民另外一个选择，我想这是我们中国企业发展的重大历史机遇。”杨瑞凯说。

“河南是人口大省，有得天独厚的地理位置，是全国重要的人流、物流、信息流中心。”海康威视董事长陈宗年认为，河南数字资源非常丰富，具有构建数字经济体系的良好环境，已经具备冲刺全国数字经济第一梯队的条件。

近年来，河南在中部地区崛起中奋勇争先，把加快推动数字经济发展作为引领经济新常态、培育发展新动能、提高发展质量的重要举措，加快推动数字产业化、产业数字化，取得明显成效。2018年，全省数字经济规模达到1.25万亿元。

“为打造数字经济集聚发展的高端载体，为国内外龙头企业落地提供更优良的发展环境，从‘以城带产’向‘以产促城’转变，郑州市在郑东新区规划建设科学谷软件小镇”。郑州市市长王新伟介绍，在郑东新区智慧岛，已经吸引集聚了华为云运营创新服务中心、华为软件开发云创新中心、阿里全生态体系中原总部、海康威视中原区域研发与运营总部、软通智慧区域总部、诺基亚全球交付中心、南威集团中原区域总部、APUS全球第二总部等领军企业和中科院计算技术研究所大数据研究院、北京大学大数据分析与应用技术国家工程实验室郑州数字创新中心9家国家级科研院所，以及12个院士工作站和6家省级研发平台。

下一步，河南将以国家大数据（河南）综合试验区核心区——智慧岛建设为引领，以科学谷软件小镇、云湖智慧城、白沙大数据产业园为重点，充分发挥郑州国际交通枢纽优势，立足庞大的市场资源优势和强大的人力资源优势，大力培育发展数字经济，以数字经济赋能农业、工业等传统行业，以信息化推进政府治理体系和治理能力现代化，着力打造国内一流、国际先进的数字经济发展高地，更好助推制造业高质量发展。

盐田港与惠州港实现『两港合一』

深惠联动提升通关效率

本报记者 杨阳腾

深圳市与惠州市共同推进的“惠盐组合港”项目日前开通，惠州港与深圳盐田港两个港口正式形成组合港。粗略测算，每年将有500万吨货物以“惠盐组合”方式进出境，为企业降低成本总额在1000万元以上。

据了解，由于航线、规模等各种因素，以往惠州地区进出口集装箱大多需要经陆路到深圳盐田港装卸船，惠州地区的集装箱从深圳出运的运费比直接从惠州出运成本要增加约一倍。

深圳海关创新监管方式，打破场所壁垒，为“惠盐组合港”定制了“一港两关”的监管模式，形成了以盐田港为枢纽、惠州港为支线的“组合港”，将盐田港的“闸口”延伸至惠州港，两港之间以专线驳船运输，企业将货物交到惠州港视同交到盐田港。

“惠盐组合港”突破了常见组合港的形式，在功能组合、产业互补、港口合作的基础上，实现“两港合一”式的组合，惠州港将作为盐田港的“门户”和“触手”，直接将盐田港的辐射带动能力向内陆延伸。此举将有利于统筹盐田港和惠州港的码头资源，有利于降低惠州、河源以及广东东部地区、赣闽地区通过盐田港进出口货物的物流成本，有利于减轻盐田道路交通压力，在保持盐田港国际物流主通道地位的同时，为盐田区“物流枢纽”建设腾出空间。

据介绍，深圳海关以高度科技化、信息化的监管设备来保障新模式顺利运行，深圳海关隶属大鹏海关和惠州港海关“两关”协同监管，专线接驳船配备卫星定位设备、视频监控设备，开发完善调拨系统，海关通过调拨集装箱底账、船舶数据、行驶轨迹、视频监控数据严密监管。

同时，深圳海关积极优化配套服务，盐田港的进出口货物，可以直接在惠州港办理交还箱和海关通关查验手续，充分利用惠州港场地、人力、设备资源，实现海关监管资源有效互补，“升级”通关服务体验。

深圳海关关长陈小颖表示，“惠盐组合港”是贯彻落实深圳建设“中国特色社会主义先行示范区”关于“深莞惠联动发展”要求的具体措施和战略机遇，为大湾区港口通关一体化提供了试点经验。海关将在“惠盐组合港”运行过程中不断优化作业模式，积极探索通关模式的推广应用，充分发挥组合港效能，为大湾区港口群发展贡献海关力量。

发现

陕西西咸新区：

“金融顾问”组团送服务

本报记者 张 毅 通讯员 汪 维

眼下，正是园林绿化最繁忙的时节，往年这个时候，陕西意景园林设计工程有限公司财务总监张东明都会为现金流不足发愁。但是，今年他却格外淡定。

“6月份，在西咸新区‘金融顾问团’牵头下，我们从招商银行获得了3000万元‘政采贷’贷款，利率低于国家基准利率，只有5.028%，很优惠。”张东明说，得益于这笔贷款，公司迅速结清了材料采购费和工人工资，项目工期也缩短20天左右。

张东明所说的“金融顾问团”是西咸新区针对企业融资难融资贵搭建的专业平台。西咸新区改创局局长王军平介绍，通过建立事前摸清需求、事中上门服务、事后跟踪反馈的工作机制，明确工作目标、工作内容和工作措施，“金融顾问团”成为西咸新区在疏通货币政策传导渠道、打通小微企业融资“最后一公里”方面的有益尝试。

“我们组建‘金融顾问团’，根据企业发展阶段、行业特征、研发水平、产业链位置等，集合银行、证券、融资担保、风险投资等方面的资源，以‘多对一’方式为企业上门提供‘私人订制’融资服务。”西咸新区金融办副主任焦少飞说。

按照要求，“金融顾问团”每月至少要为6家企业提供上门服务，每年要帮助20家企业实现首融首贷。预计到2021年底，“金融顾问团”将服务辖区内企业200家以上。截至目前，西咸新区及下属各新城已组建6个“金融顾问团”，共组织金融机构赴36家企业开展上门服务，为10家企业解决融资需求近5000万元。

有了政府搭台，银、企之间的信任感增强了，促使更多创新服务迅速落地。活动开展以来，政采贷、秦科贷、税融贷及应收账款融资等一批适合小微企业的金融产品纷纷落地。有了“金融顾问团”，不仅金融机构和企业有了常态化的沟通平台，而且金融机构和地方金融主管部门对企业融资“痛点”把握得更加准确，解决方案也更具针对性。比如，西咸新区沣东新城上线了智慧化采购平台，并成为陕西省首个与中征应收账款融资服务平台对接的系统，政府采购中标企业只需通过手机在线申请，就能享受到“秒批秒贷”的融资服务。

本版编辑 陈 艳 陶 玛